



Студенттер мен жас ғалымдардың
«ҒЫЛЫМ ЖӘНЕ БІЛІМ - 2018»
XIII Халықаралық ғылыми конференциясы

СБОРНИК МАТЕРИАЛОВ

XIII Международная научная конференция
студентов и молодых ученых
«НАУКА И ОБРАЗОВАНИЕ - 2018»

The XIII International Scientific Conference
for Students and Young Scientists
«SCIENCE AND EDUCATION - 2018»



12th April 2018, Astana

**ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ БІЛІМ ЖӘНЕ ҒЫЛЫМ МИНИСТРЛІГІ
Л.Н. ГУМИЛЕВ АТЫНДАҒЫ ЕУРАЗИЯ ҰЛТТЫҚ УНИВЕРСИТЕТІ**

**Студенттер мен жас ғалымдардың
«Ғылым және білім - 2018»
атты XIII Халықаралық ғылыми конференциясының
БАЯНДАМАЛАР ЖИНАҒЫ**

**СБОРНИК МАТЕРИАЛОВ
XIII Международной научной конференции
студентов и молодых ученых
«Наука и образование - 2018»**

**PROCEEDINGS
of the XIII International Scientific Conference
for students and young scholars
«Science and education - 2018»**

2018 жыл 12 сәуір

Астана

УДК 378

ББК 74.58

Ғ 96

Ғ 96

«Ғылым және білім – 2018» атты студенттер мен жас ғалымдардың XIII Халықаралық ғылыми конференциясы = XIII Международная научная конференция студентов и молодых ученых «Наука и образование - 2018» = The XIII International Scientific Conference for students and young scholars «Science and education - 2018». – Астана: <http://www.enu.kz/ru/nauka/nauka-i-obrazovanie/>, 2018. – 7513 стр. (қазақша, орысша, ағылшынша).

ISBN 978-9965-31-997-6

Жинаққа студенттердің, магистранттардың, докторанттардың және жас ғалымдардың жаратылыстану-техникалық және гуманитарлық ғылымдардың өзекті мәселелері бойынша баяндамалары енгізілген.

The proceedings are the papers of students, undergraduates, doctoral students and young researchers on topical issues of natural and technical sciences and humanities.

В сборник вошли доклады студентов, магистрантов, докторантов и молодых ученых по актуальным вопросам естественно-технических и гуманитарных наук.

УДК 378

ББК 74.58

ISBN 978-9965-31-997-6

©Л.Н. Гумилев атындағы Еуразия
ұлттық университеті, 2018

Ақпараттық технологиялар элеуметтік саладағы мамандарға кәсіби қызметтің барысында туындайтын қиындықтарды шешуге көмектеседі. Осыған байланысты, элеуметтік қызметкерлерді ақпарат қызметкерлері ретінде қарастыруға болады. Дегенмен, элеуметтік жұмыс ол азаматтарға қол үшін беретін кәсіп түрі екендігін ұмытпағанымыз жөн. Шынайы адами қарым-қатынастың орнын ешқандай техника баса алмайды. Сондықтан да, элеуметтік саладағы мамандар техниканы пайдалану клиенттің жұмысын оңтайландыру үшін жасалған дүние екендігін ескеру керек деп ойлаймыз.

Қолданылған әдебиеттер тізімі:

1. Қазақстан Республикасының Президенті Н.Назарбаевтың «Қазақстан-2050 стратегиясы - Қалыптасқан мемлекеттің жаңа саяси бағыты» 15.12.2012 жылғы Қазақстан халқына жолдауы.
2. Попов, П.В. Информационные технологии как элемент модернизации социального обслуживания населения / П.В. Попов // Отечественный журнал социальной работы. – 2012. - № 1. – С. 139.
3. Пункт общественного доступа в интернет / Энциклопедия социальных практик / под ред. Е.И. Холостовой, Г.И. Климантовой. – М.: Изд-во Дашков и Ко, 2011.
4. Оразғалиева А.К. Социальная защита населения как социальный институт: перспективы и пути развития в Республике Казахстан, 2012.
5. Абдыкалыкова Г.Н. Становление и развитие системы социальной защиты населения в Республике Казахстан // Материалы международной научно-практической конференции «Социальная модернизация – новая социальная политика» 30 сентября, 2011 г., Астана.

УДК 338.26

СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ РАЗВИТИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ОТРАСЛИ РК

Бактыбаева Адель

Adelkab99@gmail.com

Студентка 2 курса Экономического факультета ЕНУ им.Л.Н.Гумилева,

Астана, Казахстан

Научный руководитель - Жанабаева Ж.К.

Исключительно важную роль в мобилизации огромных ресурсов Казахстана играет транспорт, который обеспечивает связь между отраслями народного хозяйства, между производителем и потребителем.

Транспорт – средства и способы перемещения грузов и пассажиров. Главная задача транспорта – перевозка больших объемов груза и числа пассажиров на близкие, средние и дальние расстояния как можно быстрее, безопаснее и комфортнее.

Железнодорожный транспорт является важнейшей составляющей частью производственной инфраструктуры Республики Казахстан, имеет стратегическое значение для экономики Казахстана. От его устойчивой и эффективной работы зависит стабильность экономики государства, успешность интеграции в мировую экономику, обеспечение национальной безопасности, улучшение условий и уровня жизни населения. Он является основным видом транспорта Казахстана, выполняет почти до 70% грузооборота всех видов транспорта общего использования. По эксплуатационной длине железных дорог республика занимает 3-е место в СНГ после России и Украины.

Доля железнодорожного транспорта в общем грузовом пассажирообороте страны составляет около 60%, при этом его доля в доходах от перевозок всеми видами транспорта составляет 20%. Это обстоятельство делает развитие железнодорожного транспорта одним

из самых приоритетных в решении инфраструктурных проблем страны. Обеспечение транспортной связности территорий Казахстана является важнейшей задачей центральных органов власти в области национальной безопасности.

Единственным перевозчиком грузов и оператором магистральной железнодорожной сети в стране является АО «Қазақстан темір жолы» (ҚТЖ).

АО «НК «ҚТЖ» - стратегически важный объект для экономики Казахстана. 100% акций «ҚТЖ» принадлежит акционерному обществу «Фонд национального благосостояния «Самрук-Қазына» со 100%-м участием государства в его уставном капитале, которое создано в целях обеспечения эффективного управления акционерными обществами. В этой связи, АО «НК «ҚТЖ» получает сильную государственную поддержку с регулирующей стороны, но в то же время сохраняет значительную степень самостоятельности в ежедневной оперативной деятельности.

Компания полностью контролирует магистральную железнодорожную сеть, рынки услуг локомотивной тяги и аренды вагонов. На ҚТЖ приходится 68% всех грузовых и около 60% пассажирских перевозок республики.

Глава государства Н.А.Назарбаев в своем послании «Стратегия «Казахстан-2050» Новый политический курс состоявшегося государства» поставил задачу по вхождению Казахстана в число 30-ти наиболее развитых стран мира к 2050 году. Это подразумевает рост эффективности и масштабов деятельности Фонда «Самрук-Қазына» и его компаний. В связи с чем, Фондом разработана и реализуется Программа Трансформации. Одной из ключевых целей программы является принципиальное и качественное повышение эффективности использования Фондом и его компаниями трудовых, материальных и нематериальных ресурсов [1].

В Национальной компании «Қазақстан Темір Жолы» созданы: самостоятельное государственное предприятие «Магистральные железные дороги Казахстана»; акционерные компании «Пассажирские перевозки» и «Грузовые перевозки»; лизинговые компании, которым передана часть грузовых вагонов РГП «Қазақстан Темір Жолы».

В число крупных промышленных проектов, реализуемых ҚТЖ, входят две транзитные магистрали стратегического значения (Хоргос — Жетыген и Узень - госграница с Туркменистаном) и четыре крупных машиностроительных предприятия (локомотивосборочный завод, завод по сборке электровозов в Астане, завод по производству пассажирских вагонов в Астане и завод по сборке грузовых вагонов в Экибастузе).

В качестве национального логистического оператора АО «НК «ҚТЖ» решает задачи Стратегии «Казахстан-2050» по развитию транзитного потенциала и увеличению транзитных перевозок через Казахстан к 2020 году в 2 раза, а к 2050 году в 10 раз.

Современный этап реформы ж/д отрасли берет свое начало в 2001 году с момента акционирования РГП «ҚТЖ». За годы проведения реформы, были сделаны шаги в правильном направлении, включая выделение некоторых непрофильных видов деятельности из состава АО «НК «ҚТЖ», разделение ж/д тарифа на инфраструктурную, локомотивную и вагонную составляющие, отделение пассажирских перевозок от грузовых, внедрение механизма субсидирования ПП с использованием системы размещения государственного заказа на основе субсидирования маршрутов, привлечение частных участников рынка вагонов, существенное обновление казахстанского парка вагонов (рис. 1).

С 2010 года в соответствии с государственными программными документами (Программа развития транспортной инфраструктуры РК на 2010-2014 годы, утвержденная постановлением Правительства РК от 30 сентября 2010 года, Государственная программа развития и интеграции инфраструктуры транспортной системы до 2020 года, реализуются мероприятия по формированию целевой модели железнодорожной отрасли Казахстана и целевой структуры АО «НК «ҚТЖ» [2].



Рисунок 4. Ключевые этапы реформы ж/д отрасли

Системный анализ современного состояния железнодорожного транспорта и тенденций его развития показал, что стабильность его работы не исключает наличия ряда проблем, а именно:

1. высокая степень износа основных фондов требует больших затрат на текущее содержание и ремонт пути, создает опасность потери технологической устойчивости железнодорожного транспорта и определяет значительную потребность в инвестициях;
2. уровень эффективности железнодорожного транспорта, качество и ассортимент услуг не в полной мере отвечают современным экономическим требованиям;
3. недостаточно эффективна система государственного регулирования деятельности железнодорожного транспорта в части регулирования тарифов (несовершенна нормативная база, отсутствуют экономические механизмы мотивации труда, нет четкой связи между вознаграждением работников и результатами их труда);
4. сохраняется относительно низкий уровень оплаты труда отдельных категорий работников;
5. отсутствует механизм предоставления равноправного доступа к инфраструктуре независимым компаниям-перевозчикам и обеспечения благоприятной среды для их деятельности.

Для преодоления сложившихся проблем в отрасли предлагаются следующие меры:

1. Довести до логического завершения реформу железнодорожного транспорта, ключевым компонентом которой является либерализация перевозочной деятельности. Привлечь новых (частных) субъектов в развитие железнодорожной отрасли, что позволит сформировать конкурентную среду в этом коммуникационном комплексе и увеличить парк транспортных средств.
2. Проектирование новых участков железной дороги должно производиться с учетом их последующей электрификации.
3. Повышение и поддержание на необходимом уровне квалификации персонала.
4. С учетом мировой тенденции роста контейнеризации перевозок всемерно развивать контейнерные, мультимодальные перевозки и создавать транспортно-логистические центры, обеспечивающие технологическое единство различных видов транспорта.
5. Перевод пассажирских перевозок на скоростное движение, что позволит сократить дефицит вагонов за счет оптимизации маршрутов и времени нахождения пассажиров в пути.

Железнодорожный транспорт играет выдающуюся роль в формировании современной экономики Казахстана. Географические условия Казахстана (отсутствие прямого выхода к

морю, наличия судоходных рек), обширность территории, сырьевая структура производства и размещение производительных сил, неразвитость автотранспортной инфраструктуры делают роль железнодорожного транспорта в экономике чрезвычайно важной. Железнодорожный транспорт во взаимодействии с другими видами транспорта призван своевременно и качественно обеспечивать потребности в перевозках грузов, формирование рынка перевозок и связанных с ними услуг, эффективное развитие предпринимательской деятельности.

В целом проводимая в последние годы государственная политика в железнодорожной отрасли позволяет решить основные стратегические задачи, в ходе реализации которых создаются экономические предпосылки для более динамичного развития и повышения конкурентоспособности стальных магистралей Казахстана.

Список использованных источников

1. Савин В. И. Перевозки грузов железнодорожным транспортом: справ. пособие / Савин В. И. - М.: Дело и Сервис (ДИС), 2003. -527 с.
2. Официальный сайт АО НК «КТЖ» [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://epay.railways.kz/ktz4/proc?pa=clients>

УДК 330.47.

РОЛЬ ИНФОРМАЦИИ В ЭКОНОМИКЕ

Борисова Валерия Михайловна

borissova_lera@mail.ru

Студент Казахско-Русского Международного Университета
Актобе, Казахстан

Научный руководитель – Садыков Туртубек Умутканович

На рубеже эпох, в двадцатых годах третьего тысячелетия, в развитых странах происходит процесс формирования экономики постиндустриального типа, для которой характерен ряд особенностей: глобальный характер, большая скорость изменений на всех уровнях, информационная прозрачность бизнеса, развитие информационных технологий. Важнейшими ресурсами экономики становятся информация и знания.

Общепризнанным является тот факт, что на современном этапе развития общества информация становится самостоятельным ресурсом и определяет возможности и способности предприятий в реализации своих целей и потенциала развития. В истории развития человеческого общества много раз происходили существенные изменения в области информации, которые можно назвать революциями. Четвертая информационная революция (70-е гг. XX века) связана с появлением микропроцессоров и персональных компьютеров.

Вскоре возникли компьютерные телекоммуникации, сильно изменившие системы хранения и поиска информации. Четвертая информационная революция произвела существенные перемены в развитии общества, появился новый термин «информационное общество». То есть обществу требовалось информационное развитие.

На основе развития новых информационных технологий появляются новые формы рыночных взаимодействий - виртуальные деньги и виртуальная экономика, осуществляемая с помощью компьютерных транзакций.

Информация оказывает значительное влияние на экономическое развитие предприятий. Это отразилось на специфике пространственной структуры организаций. Получают развитие сетевые и виртуальные организации, т.е. организации, в которых границы между работниками, ресурсами и подразделениями размыты благодаря интенсивному информационному обмену [1].